

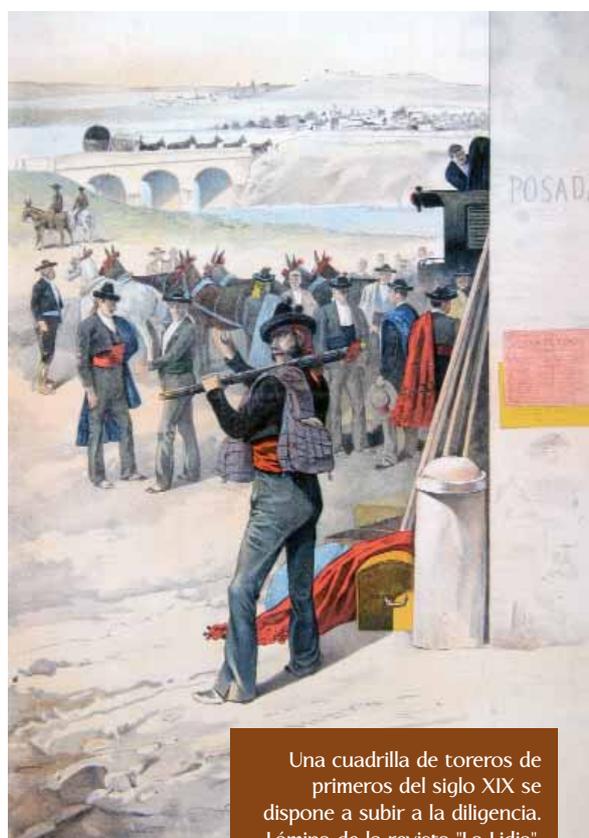


Vías y vagones de ferrocarril en la estación de Valencia, junto a la plaza de toros, en 1880.

ARCHIVO

# Toros y trenes, una vieja relación

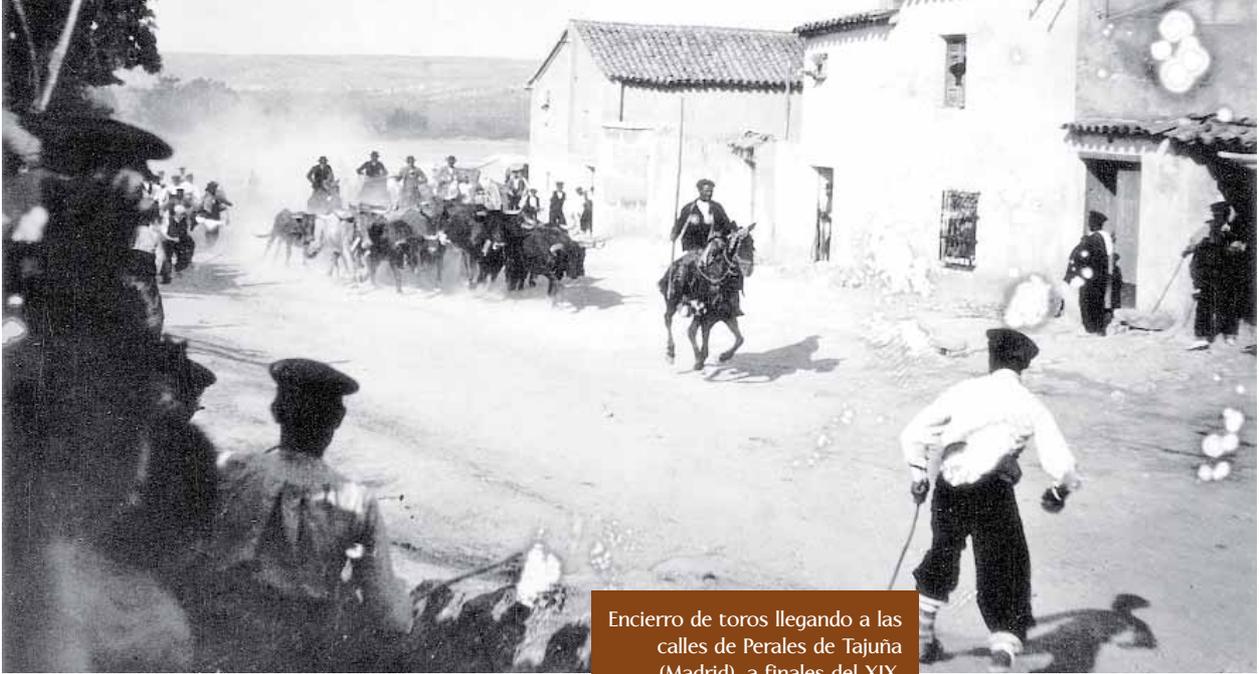
El desarrollo del ferrocarril a lo largo del siglo XIX no sólo facilitó el comercio y las comunicaciones en aras de la tardía revolución industrial española, sino que también ayudó a expandir y mejorar otras actividades, como la tauromaquia. Subidos al tren, los toreros punteros y los toros de las mejores ganaderías llegaron con más facilidad a cualquier punto de España o Francia, para mejorar la lidia y hacer de las corridas un extendido espectáculo de masas.



Una cuadrilla de toreros de primeros del siglo XIX se dispone a subir a la diligencia. Lámina de la revista "La Lidia".

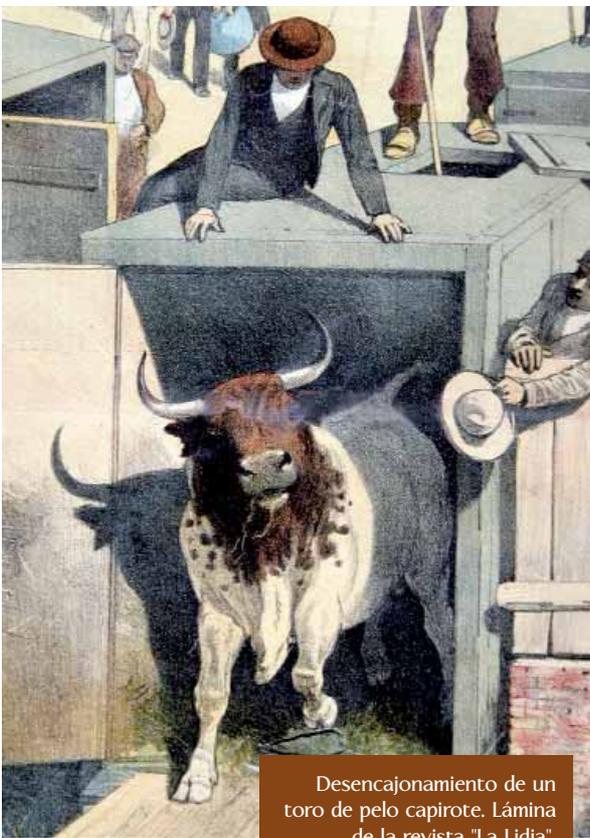
ARCHIVO

Hasta bien avanzada la centuria decimonónica, los festejos taurinos se surtían en cada región de España de la oferta autóctona. Sevilla, Madrid, Cádiz, Ronda, Córdoba, Zaragoza y otros centros de actividad taurófila vivían prácticamente aislados en sí mismos, con muy escasos intercambios. El ganado bravo propio de cada zona, el de las diferentes razas primigenias, y los diestros de la región, con estilos muy definidos en cada una de ellas, protagonizaban unos fes-



Encierro de toros llegando a las calles de Perales de Tajuña (Madrid), a finales del XIX.

ARCHIVO



Desencajonamiento de un toro de pelo capirote. Lámina de la revista "La Lidia".

ARCHIVO

tejos de marcado acento local, sin apenas influencias de las tauromaquias de otras tierras y que se celebraban con no demasiada frecuencia.

Los viajes por España se hacían entonces en diligencia, durante largas, fatigosas y polvorientas jornadas de camino que fijaban sus paradas en las ventas y en las casas de postas, donde descansaban viajeros, cocheros y bestias de tiro. Sólo algunos toreros foráneos, los de más prestigio, eran contratados en las plazas con mayor poder económico, como la de Madrid. Y, dada la dificultad y la duración

de los viajes, solían establecerse en la capital, con su cuadrilla y familia, durante largas temporadas en las que toreaban varias corridas consecutivas.

Sólo así se explica que toreros tan sevillanos como Curro Cúchares o Rafael El Gallo nacieran realmente en la Villa y Corte, precisamente durante una de esas largas estancias profesionales de sus padres, también toreros. En estos casos, y también por tales circunstancias, las calles situadas entre la Puerta del Sol y la de las Huertas, en torno a la que hoy conocemos como plaza de Santa Ana, eran durante la temporada taurina un hervidero de toreros y flamencos andaluces, que le dieron a Madrid un aire mucho más mundano y hasta un exclusivo polo del cante: los caracoles.

Pero el tren iba cambiar pronto el panorama. Ya en mayo de 1858 la Reina Isabel II hizo su segundo viaje en ferrocarril para inaugurar la línea Madrid-Alicante, acompañada por el marqués de Salamanca, la duquesa de Alba, el poeta Campoamor y el barón de Rothschild. Dos días duró un viaje que concluyó con la asistencia de la Señora a una corrida de toros en la ciudad mediterránea, de la que salió triunfador el famoso diestro Antonio Sánchez "El Tato", que también viajó en uno de los vagones.

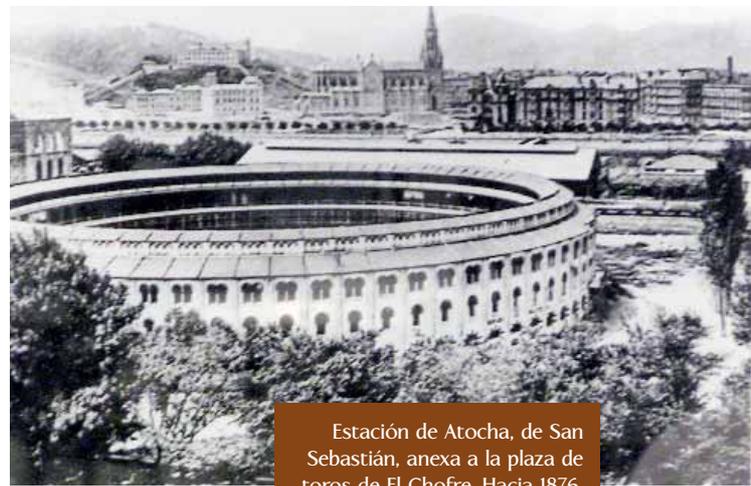
A medida que las vías férreas se extendían por la piel de toro, los matadores fueron encontrando mayores facilidades para contratarse en las distintas plazas, sin necesidad de abandonar su hogar durante meses. Y así, a la vez que el nuevo espíritu urbanista que reordenó y ensanchó las ciudades también ampliaba y mejoraba los recintos taurinos, los festejos crecieron en toda España en número y calidad. Y más aún cuando se encontró la fórmula para que también los toros subieran al tren.

Porque la costumbre obligada era que los animales viajaran por las cañadas reales. Normalmente eran astados comprados en fincas más o menos cercanas a la plaza donde se lidiaban, pero a veces cor-

poraciones taurinas como la de Bilbao gustaban de contratar reses de ganaderías prestigiosas, como Miura o Concha y Sierra, que pastaban en la provincia de Sevilla. Cuatro meses de camino por veredas, conducidos por cabestros y vaqueros, tardaban en llegar al Bocho los toros andaluces, que tenían que descansar tres o cuatro semanas en las afueras de Madrid a mitad de un periplo tan dilatado como costoso económicamente.

Fue en 1863 cuando el ingeniero madrileño Pascual Mirete ideó un prototipo de cajón para el transporte de reses bravas, con la idea de poder ensamblarlo en la plataforma de un tren. Y en junio de ese año, desde la estación de Atocha, ya se embarcó así un toro de la ganadería de Gala Ortiz, de San Agustín de Guadalix, con destino a Barcelona, hacia donde sus otros cinco hermanos habían salido meses antes por cañada. El experimento fue tan satisfactorio, pues el animal no sufrió daño alguno ni acusó el viaje durante su lidia, que el transporte en tren de los toros se fue imponiendo con rapidez, sobre todo para los trayectos más largos.

Aparte de un gran número de cajones de hierro y madera para surtir la nueva demanda, también



Estación de Atocha, de San Sebastián, anexa a la plaza de toros de El Chofre. Hacia 1876.

se construyeron embarcaderos de piedra en las estaciones y apeaderos próximos a las zonas de mayor actividad ganadera, como el de Los Merinales en Sevilla, la Fuente de San Esteban en Salamanca, o el de Villalba en Madrid. Los toros eran llevados por vereda desde las fincas hasta estos recintos donde, gracias a un sistema de corrales y puertas, eran introducidos en jaulas individuales que se subían con poleas a las plataformas del tren. Este sistema de transporte estuvo vigente hasta bien entrada la década de los treinta del pasado siglo, cuando ya se comenzó a hacerlo con camiones, a la vez que tam-

### ■ Toreros de estación

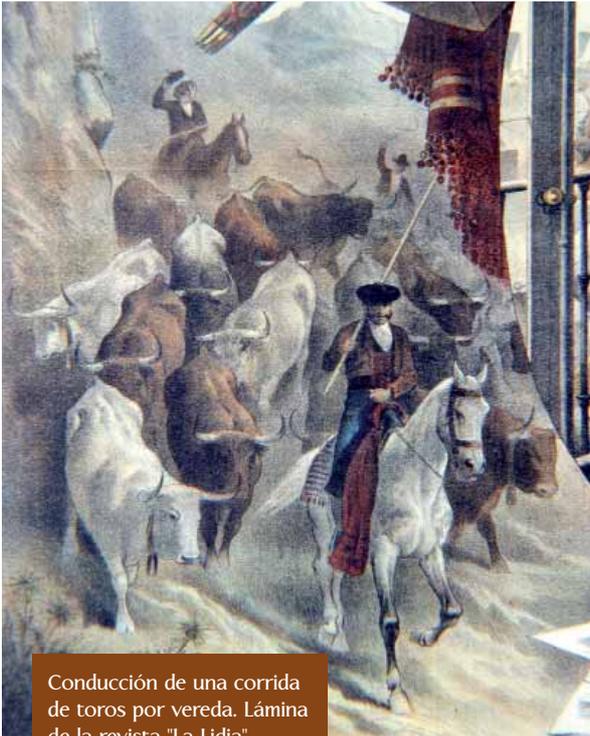
A lo largo de la historia han sido muchos los toreros estrechamente relacionados con el mundo del tren. El caso más famoso es el del legendario y polifacético Luis Mazzantini, matador que nació en Elgóibar (Vizcaya) por ser ese el destino laboral su padre, un ingeniero italiano contratado para las obras de construcción de los ferrocarriles vascos. Tras vivir y estudiar en varias ciudades de España, Francia e Italia, Mazzantini recaló de nuevo en nuestro país y con diecinueve años ingresó como factor-telegrafista en la Compañía del Mediodía, cargo que dejaría para pasar a ser jefe de las estaciones de Malpartida y Santa Olalla. Pero, tras probar suerte en los escenarios de ópera, pronto vio en los ruedos una mejor salida profesional, sobre todo desde que comenzó a actuar en las becerradas organizadas por los empleados del ferrocarril, lo que le costó las reprimendas del mismísimo Nobel José Echegaray, que era entonces presidente de la Compañía de Ciudad Real a Badajoz para la que trabajaba y de la que finalmente se despidió el que iba a ser gran torero de finales del siglo XIX.

Del mismo modo, el santanderino Félix Rodríguez, uno de los mejores espadas de la Edad de Plata, se aficionó a los toros en Valencia, cuya plaza es aneja a la estación de ferrocarril donde vivía. Hasta la ciudad del Turia fue destinado también su padre en 1905, como empleado que era de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, y fue allí, por el contacto desde niño con el cercano mundo taurino, donde Rodríguez se convirtió en una de las grandes esperanzas de los aficionados tras la muerte de Manuel Granero, el supuesto heredero valenciano de la tauromaquia de Gallito.

Por circunstancias parecidas, al trasladarse su padre como jefe de estación de Albacete a Córdoba, nació en la ciudad de Los Califas Angustias Sánchez, madre del que sería glorificado y llorado Manolete. Y en el andén de una estación de ferrocarril, la navarra de Alsasua, se enamoraron a su regreso de los Sanfermines de 1919 Domingo González "Dominguín" y Gracia Lucas, los que iban a ser padres, entre otros toreros de la familia, del famoso Luis Miguel Dominguín. Él, toledano, venía de torear en Pamplona; ella, almeriense emigrada a Barcelona, de jugar al frontón, el por aquel entonces deporte nacional y único bien visto para la mujer.



El vasco Luis Mazzantini, jefe de estación antes que torero.



Conducción de una corrida de toros por vereda. Lámina de la revista "La Lidia".

bién los toreros empezaban a viajar en los famosos "hispano-suizas" por las primeras carreteras de asfalto.

Ya a inicios del siglo XX el ferrocarril era el exclusivo medio de locomoción del toreo. Los lidiadores y sus cuadrillas cruzaban España durante la primavera y el verano en aquellos lentos trenes de vapor. Las grandes figuras, por supuesto, en coche-cama y en departamentos de primera clase; los toreros más modestos, y los novilleros, en los incómodos vagones de tercera.

Joselito El Gallo, por ejemplo, vio como el 26 de septiembre de 1912 la lluvia obligaba a suspender su alternativa en la plaza de Madrid, pero, gracias al tren expreso, cuyo servicio respetó una huelga de ferrocarriles, pudo tomarla al día siguiente en la Maestranza de Sevilla, su ciudad, a la que llegó a primera hora de la mañana con su hermano Rafael. Una multitud de aficionados se congregó para esperar al gran torero en la estación de Plaza de Armas, la misma a la que llegaría su féretro ocho años después, cuando un toro de la viuda de Ortega le hirió de muerte en Talavera de la Reina.

Gallito, junto con Juan Belmonte, protagonizó durante esa década la que se dio en llamar Edad de Oro de la Tauromaquia, una época de gran expansión de la fiesta de los toros, tanto por las mejoras artísticas que ambos diestros aportaron como por la gran expectación que en toda España levantó su rivalidad. Pero nada de eso hubiera sido posible sin el



Joselito El Gallo y Juan Belmonte se sirvieron del tren para poder torear más de cien corridas por temporada durante la llamada Edad de Oro.



Kilométrico de Gallito y su cuadrilla en 1919. En él está incluido como usuario el célebre intelectual José María de Cossío, gran amigo del torero sevillano.

tren, el medio que facilitó que ambos espadas pudieran estar presentes en todas las plazas donde se les reclamaba. De hecho, fue en esta época cuando, por primera vez en la historia, un solo torero pudo sumar cien o más actuaciones por temporada, como sucedió con Joselito El Gallo en tres ocasiones (de 1915 a 1917) y Juan Belmonte en una (1919). Hoy en día, en que han sido ampliamente superadas, no nos parecen extrañas esas cifras logradas por los ases de la Edad de Oro, pero alcanzarlas entonces tenía un enorme e innegable mérito.

Aquellos largos viajes en tren —el expreso Madrid-Sevilla, por ejemplo, tardaba trece horas en hacer su recorrido— eran la clave para poder estar al día siguiente en otra plaza distinta. Y no era rara la tarde en que la cuadrilla al completo debía cambiarse en el vagón, dada la premura por no perder el



Alegoría taurina de finales del XIX, en la que ya se representa al tren como medio de locomoción de los toreros.



Cajones para el embarque del ganado de lidia preparados para subir al tren.

convoy. A primeros de temporada, los apoderados se encargaban de sacar los respectivos kilométricos a todos los miembros del grupo, y las campañas, especialmente durante el fragor taurino del verano, se organizaban en función de los trayectos de las vías férreas y sus distintas combinaciones.

Así podían los toreros cruzar varias veces el mapa de España de norte a sur y de este a oeste, ya que lo habitual en figuras como Joselito y Belmonte era torear tres o cuatro días seguidos en las principales ferias de agosto (Bilbao, Málaga, San Sebastián, Santander...), haciendo escala ferroviaria en algún coso menor a mitad de camino entre cada uno de esos grandes ciclos, casi siempre en lugares de Castilla o de La Mancha. De este modo, el libro de cuentas de Juan Belmonte durante la centenaria temporada de 1919 registra en el capítulo de gastos una partida de 36.936 pesetas en concepto de 31 kilométricos y otra de 5.038 para coches-cama, que atestiguan sus doscientos viajes en tren a lo largo del año.

Pero el ferrocarril no sólo servía a los primeros espadas, sino a todo un universo de muy distintos personajes que vivían en torno al toreo. Aparte de toros y toreros, también el tren era el medio de locomoción de los maetillas, aspirantes a la gloria y luchadores contra el hambre que viajaban como polizones bajo los asientos, en los topes o en los vagones de mercancías, a escondidas de revisores y guardias civiles. Muchos de ellos se jugaban así la vida más que ante los avisados toros de las capeas, como fue el caso paradigmático del vizcaíno Diego Mazquiarán "Fortuna", que debe su apodo torero a la providencia que le libró de un gravísimo accidente. Fue a la salida de la estación de Valladolid, cuando, junto con un compañero de fatigas, intentaba subir a un vagón en marcha. La inercia hizo que ambos salieran despedidos y cayeran a los raíles por donde otro ferrocarril circulaba en dirección opuesta. El otro torerillo murió en el acto y Fortuna salió del trance con graves lesiones de las que aparentemente se recuperó con el tiempo. Pero pasados los años, y una vez que ya gozó de fama como excelente estoqueador, ciertos trastornos mentales, probablemente derivados del aquel accidente, le llevaron a la muerte en un manicomio de la ciudad de Lima.

De igual forma, también el tren era fundamental para los sesudos críticos taurinos de la época, que solían utilizarlo para enviar sus crónicas a los diarios de la capital. Durante años era habitual ver a famosas firmas como Gregorio Corrochano o César Jalón "Clarito" escribir a pluma sus reseñas en un velador de la cantina de las estaciones, y terminarlas a tiempo de entregarlas al maquinista del

## ■ Los largos viajes de Joselito y Belmonte

Aunque rivales en el ruedo y cada uno con una legión de encarnizados partidarios que llegaban incluso a las manos en los tendidos, Joselito El Gallo y Juan Belmonte eran, sobre todo, grandes amigos. Y esa amistad se fomentó especialmente durante los largos viajes en tren que les llevaban de ciudad en ciudad para alternar en los ruedos. Fueron miles de horas las que José y Juan compartieron en los restaurantes y departamentos de los expresos que sirvieron de medio de transporte a la Edad de Oro del toreo. Horas y horas de largas conversaciones en las que intercambiaron sus confidencias y sus íntimos sentimientos hasta fraguar una férrea relación personal. Pero sólo hasta que llegaban a la estación de destino, cuando optaban por bajar del tren por distintas puertas para no defraudar a los cientos de seguidores que les esperaban en el andén y que creían que ambos toreros también eran enemigos más allá de los ruedos.

Por cierto que tras uno de esos largos viajes en tren de carbón entre Sevilla y Madrid, se dio una de las más famosas anécdotas taurinas relacionadas con el ferrocarril:

A primeras horas de la mañana, después de trece horas de trayecto y ya dentro de la vieja estación de Atocha, el gitano conocido como Caracol "el del bulto", padre del gran cantaor Manolo Caracol y mozo de espadas de su primo Joselito El Gallo, bajaba las muchas maletas y bultos de la cuadrilla del diestro de Gelves. Visiblemente fatigado tras el tortuoso viaje y una vez colocada la impedimenta torera en los distintos carros camino del hotel, Caracol se dirigía a la salida de la estación cuando, al pasar junto a la máquina a la que tanto le había costado remontar Sierra Morena, ésta soltó un estruendoso chorro de vapor que sobresaltó tremendamente al gitano, que del respingo casi dio con los huesos en el suelo. Pero, recuperado del susto y unos metros más adelante, el caló se volvió con actitud desafiante y, como si le pudiera entender, le espetó chulescamente al tren: "*¡Ezo cohone, en Despeñaperros!*".



Joselito El Gallo posa delante de su casa de Madrid antes de salir para la plaza. A su derecha, su primo Manolo "el del bulto", su mozo de espadas y padre del cantaor Manolo Caracol.



Desenjaule de un toro en los corrales de la vieja plaza de toros de Madrid.

expreso de la noche, quien al día siguiente, en Atocha o en la estación del Norte, haría entrega de las cuartillas al botones del periódico respectivo.

Y, por supuesto, quienes también utilizaron la vía férrea de forma masiva fueron los aficionados, ya desde la época de Joselito y Belmonte. De hecho, para la primera corrida que ambos fenómenos torearon juntos, la anunciada en Málaga el 28 de febrero de 1915, se fletaron trenes especiales desde Sevilla y Madrid que llevaron a la capital de la costa del sol a varios miles de entusiastas. Una costumbre

que siguió siendo más o menos habitual a lo largo del siglo XX cuando se producían ocasiones especiales, como la del debut en Las Ventas de los novilleros albaceteños Pedrés y Juan Montero, que en 1952 acercó a la capital hasta tres mil paisanos en distintos trenes.

Pasados los años, y con aquellos viajes como un recuerdo de tiempos más románticos, la red de alta velocidad ha vuelto a acercar el ferrocarril al mundo del toro, compitiendo en preferencias con el automóvil y el avión. Desde 1992, el AVE Madrid-Sevilla, para irritación de los hispalenses más chauvinistas, se convierte cada Feria de Abril en un hervidero de viajeros entre los dos centros taurinos más importantes de España, hasta el punto de que algunos privilegiados tienen tiempo de salir de trabajar en el Foro y llegar a tiempo de sentarse en los tendidos del templo maestrante del Baratillo... para luego volver a dormir a casa. Y, más recientemente, tampoco hay que dejar de lado la masiva invasión de aficionados en la línea Madrid-Barcelona cuando en la Monumental catalana se anuncia la presencia genial y absorbente de José Tomás, otro as de oros a cien años vista de José y Juan. Porque en los toros cambian las formas, pero no las esencias. ■

PACO AGUADO